DZIENNIK ZARZĄDZEŃ

DYREKCJI OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W POZNANIU

25 kwietnia Nr. 7. Rok 1930

TREŚĆ:

SPRAWY OGÓLNO-ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

21.

Nr. IV/1 A 3 z dnia 19 kwietnia 1930 r.

W sprawie zmiany podziału punktów żywnościowych.

W związku z otwarciem mijanek Pieczyska, Biała, Dzietrzniki i Jaworzno na linji Kępno-Herby Nowe, zmienia się podział punktów żywnościowych ogłoszony w Dz. Rozp. nr. 38 z roku 1921 jak następuje:

W działce 9-tej rubr. 3-ciej należy skreślić stację Świba.

Działki 9a do 9c należy skreślić i zastąpić nowemi działkami jak poniżej:

9a	Krzepice	Panki,
9b	Krzepice Częstochowa	Kuleje — Herby Nowe,
9c	Kępno Wieluń	Świba — Pieczyska, Czastary — Biała,
9d	Wieluń Krzepice	Pontnów — Dzietrzniki, Janinów — Jaworzno.

Powyższe zmiany należy przeprowadzić odręcznie ze wskazaniem na niniejsze zarządzenie.

SPRAWY HANDLOWO-TARYFOWE.

22.

Nr. VI/3 H 28/22943/30 z dnia 16 kwietnia 1930.

W sprawie dzierżawy placów składowych.

W związku z zmianą regulaminu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych Dz. Urz. Nr. 7/30 r. zlikwidowano z dniem 1. IV. 30 r. Oddział Ekspl. i przelano Dyrekcji do wyłącznego załatwienia wszystkie sprawy m. in. dotyczące dzierżawy placów składowych, magazynów, śpichlerzy, ramp i strychów.

Wobec tego zarządza się:

D l a s t a c j i:

Stacja kieruje wszelką korespondencję dotyczącą wspomnianych spraw wprost do Dyrekcji i prowadzi dokładną ewidencję wspomnianych dzierżaw wzgl. objektów kolejowych, tak wydzierżawionych jak i niewydzierżawionych, według w końcu podanego wzoru,

stacja posiadać winna dokładny plan placów itp. objektów, znajdujących się na odnośnej stacji,

stacja winna zgłaszać wszelkie usterki dot. braku kołków granicznych i tabliczek orjentacyjnych, odnośnych odcinków drogowych, a o ile usterka taka w ciągu 14 dni od czasu zgło-

szenia nie została przez odc. drog. usunięta, zgłosi to natychmiast Dyrekcji. Wszelkie inne nieregularności, jak używanie placu przez osoby trzecie, składanie na placu materjałów łatwopalnych lub innych materjałów nieprzewidzianych umową, należy usunąć na miejscu, a o ile to nie odniesie skutku, zgłaszać wprost Dyrekcji.

Za podstawienie wagonów do placów składowych pobiera się opłatę przewidzianą w tar. tow. część III, str. 168, pkt. D.

O wydzierżawieniu wspomnianych objektów kolejowych, stacja otrzyma każdorazowo osobne zawiadomienie wraz z odpisem umowy. Dzierżawę tę stacja natychmiast wciągnie do ewidencji i stwierdzi na miejscu, czy plac jest w porządku i może być oddany dzierżawcy do użytku, w przeciwnym razie zgłosi to odcink.drog.

Po upływie dzierżawy, stacja w terminie 3 dni bez osobnego wezwania, zwraca otrzymany odpis umowy i zawiadomi, czy plac został na czas opróżniony wzgl. czy są jakie przeszkody do zwrotu kaucji.

Dla odcinka drogowego.

Odcinek drogowy natychmiast zbada na poszczególnych stacjach, plany placów składowych, porówna z stanem faktycznym i usunie ewtl. niedomagania. Dyrekcja przypomina, że w myśl okólnika z dnia 17. IV. 28 r. I/4-22746/28, wszystkie place winny być zgóry wytyczone i posiadać tabliczkę orjentacyjną. Placów tych, bez zezwolenia Dyrekcji nie wolno używać na własne cele, ani też wydzierżawiać pracownikom kolejowym, jako role.

Dyrekcja, wydzierżawiając obecnie place składowe, położone na poszczególnych stacjach, musi posiadać dokładny plan tych placów zgóry wytyczonych i numerowanych. Wobec tego zwróci niebawem wszystkie plany placów otrzymanych w myśl Dz. Zarz. 176/27 r., celem uzupełnienia ich według stanu faktycznego. Wszelkie późniejsze zmiany pod tym względem, odc. drog. zgłaszają wprost Dyrekcji — Wydz. VI.

Dyrekcja w końcu przypomina wydane zarządzenia dot. dzierżawy placów składowych a w szczególności Dz. Zarz. 18/176/27 r. i zwraca uwagę na perjodyczne rewizje wspomnianych objektów, przyczem zaznacza, że zawiadomienia o wyniku należy przesłać Oddz. Drog., które ogólnie zawiadomią Dyrekcję.

Powyższe zarządzenie winno być ściśle przestrzegane, w przeciwnym razie Dyrekcja pociągnie winnych do odpowiedzialności.

W ewidencji placów ma być wskazane, jakiego rodzaju budowle są na placu.

Wzór ewidencji placów itp. objektów kolej.

str. 1.

Nr. bież.	Dzierżawca	Nr. pl.	Powierzchnia	Dzierżawa od	Dzierżawa do

str. 2.

Czynsz kwart.	Kwart. opłata za tor	Data umowy	Kaucja	Zwrot kaucji	Uwagi

Nagłówek ewidencji ma napis:

Ewidencja placów skład. itp. objektów kolej. stacja: . . . .

Plan placów winien się znajdować w ewidencji.

SPRAWY DROGOWE I URZĄDZEŃ ZABEZPIECZAJĄCYCH RUCH POCIĄGÓW.

23.

Nr. III/1 D 16/10251/30 z dnia 8 kwietnia 1930 r.

W sprawie instrukcji przeciwpowodziowej.

Poniżej podaje się do wiadomości instrukcję wydaną przez Wojewodę Poznańskiego z dnia 17. II. 1925 r. Nr. dz. 402/25 - VIII. B. w sprawie akcji podczas powodzi i pochodu lodów.

Instrukcję ogłoszoną w „Dz. Zarządzeń" Nr. 9 z dnia 1. III. 1924 r. poz. 128 unieważnia się.

Instrukcja w sprawie akcji podczas powodzi i pochodów lodów na drogach naturalnych i sztucznych

(rzeka Warta — skanalizowana Brda, Górna i Dolna Noteć — Kanał Bydgoski).

Potrzeba zastosowania ustawy wodnej z dn. 19 września 1922 r. Dz. U. R. P. nr. 102, poz. 936 art. 113-123 — o ochronie od powodzi — tut. zmiany rozporz. z dnia 25. VI. 1920 r. l. dz. 1165 I E b, o sygnalizacji wysokiej wody i rozp. Min. Rob. Publ. w Berlinie z 10. XII. 1896 (Anweisung zur Einrichtung des Hochwasser- und Eiswachtdienstes an den Strömen) oraz zastosowanie rozporządzenia Min. Rob. Publ. w Warszawie z dnia 5 stycznia 1924 r., ldz. 4 - XI - 3 spowodowała wydanie niniejszej instrukcji, mającej na celu zabezpieczenie majątku i interesów Skarbu Państwa, związków samorządowych oraz mieszkańców zagrożonych miejscowości na wypadek powodzi i pochodu lodów — w granicach fizycznej możliwości pomocy podczas działania „vis maior".

I. Akcja (Władz państwowych (Urzędu Wojewódzkiego).

1. Naczelne sprawowanie czynności wykonawczych administracji technicznej w ogólnych sprawach i zagadnieniach tyczących się powodzi i pochodu lodów poruczam Naczelnikowi Robót Publicznych.

2. Akcję techniczną z ramienia Wojewody (Wydziału Rob. Publ.) obejmują tworząc t. zw. pogotowie powodziowe:

a) dla rzeki Warty: Kierownik Oddziału Dróg Wodnych Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu (VIII B) względnie jego zastępca.

b) dla rz. Brdy, Noteci Górnej i Dolnej: Kierownik Inspekcji Dróg Wodnych w Bydgoszczy, działający w poruczonym przez Kierownika Oddz. Dróg Wodnych zakresie działania.

c) współdziałają: Biuro Hydrograficzne (VIII H), informujące o przebiegu wysokiej wody (WW) powodzi i pochodzie lodów oraz Oddział Dróg i Mostów (VIII BD) w sprawach zagrożenia mostów i komunikacji lądowej. W wypadku gdy Oddział Dróg Wodnych niema prócz kierownika drugiego fachowego inżyniera — zastępstwo podane pod pozycją 2 a przechodzi na jednego z wymienionych inżynierów pod 2 c),

d) Kierownicy Inspekcyj Dróg Wodnych (Poznań, Śrem, dla rzeki Warty, Bydgoszcz dla rzek: Brdy, Kanału Bydgoskiego, Noteci Dolnej skanalizowanej) w przestrzeni od kanału Bydgoskiego do mostu pod Dziembowem km. 97.62), Czarnków dla Noteci Dolnej od km. 97.62 do Drawska km. 179,038 obejmują funkcje kierowników pogotowia powodziowego — każdy na odcinku rzeki, odpowiadającym długości przydzielonej Inspekcji przestrzeni.

Pogotowie wchodzi w życie z chwilą jego ogłoszenia przezemnie — lub w razie pilnym — Naczelnika Wydziału Rob. Publ. względnie Kierownika Oddziału Dróg Wodnych.

Kierownicy odcinków pogotowia wydają w miarę swego uznania — a począwszy od chwili ogłoszenia pogotowia bezwzględnie — nadzorcom rzecznym, stanowiącym Pogotowie miejscowe, zarządzenia tyczące się rewizji przestrzeni rzeki urządzeń wodnych, wałów, mostów etc., dania raportów o stanie wody, grubości powłoki lodowej podczas zaś wezbrania wód — wszelkich danych co do czasu i wysokości wezbrania, pochodu lodów oraz objektów wzgl. miejscowości zagrożonych powodzią, tudzież bezpośrednich czynności nadzorców podczas akcji powodziowej.

Kierownik Inspekcji jest obowiązany osobiście przekonywać się o stanie rzeczy, o czynnościach przygotowawczych, sprawdzać doniesienia, udzielać informacji staroście względnie miejscowym władzom policyjnym, wojskowym, samorządowym.

Podczas powodzi obejmuje kierownik Inspekcji, względnie jego zastępca, prowadzenie akcji pogotowia ze strony administracji państwa pod względem technicznego przeprowadzenia współdziałając z organami państwowemi innemi w zakresie mu powierzonym, tj. na przestrzeni działalności Urzędu. Porozumienie się z kierownikami sąsiednich Inspekcyj jest konieczne.

II. Sygnalizacja.

Instrukcja dla obserwatorów stacyj wodowskazowych (rozp. Min. Rob. Publ. z dnia 25. IX. 1923 XV — 1224) zawiera przepisy, odnoszące się do czasu i sposobu wykonywania, tudzież przedkładania raportów spostrzeżeń wodowskazowych.

Niezależnie od tej instrukcji muszą być podawane, szczegółowe doniesienia o WW na obszarze Województwa dla celów przygotowania akcji powodziowej, i zdawania sobie sprawy z przebiegu WW ze stanowiska interesów publicznych oraz poszczególnych władz cywilnych, wojskowych i samorządowych na obszarze zagrożonego powodzią dorzecza.

Wszelkie sygnalizacje WW odbiera Biuro Hydrograficzne VIII H i natychmiast komunikuje je oddziałowi Dróg Wodnych, który podaje dalej sygnalizacje do miejsc, względnie instytucyj państwowych, samorządowych i stron interesowanych prywatnych w miarę swego uznania i w miarę potrzeby.

Stacje sygnalizacyjne (dorzecza Warty) mają przesyłać do Biura Hydrograficznego VIII H telegraficznie (skrót adresu: Wojewoda — Hydrografja — lub też telefonicznie wiadomości o WW.

A. raz dziennie — podając odczyt o 8 rano,
B. dwa razy dziennie — podając odczyt o 8 g. i 13 g., o ile stan wody na wodowskazie przekracza:

a) w Koninie	1,80 m	. . .	2,30 m
b) w Nowejwsi podg.	2,00 m	. . .	3,10 m
c) w Śremie	2,00 m	. . .	2,70 m
d) w Poznaniu	2,30 m	. . .	3,20 m

Nadto ma podawać stacja Mirków i Piwonice (Prosna) telegraficznie dziennie stan wody zwyż 1,50 m.

Stacja wodowskazowa w Koninie, Nowejwsi podgórnej i Podzamczu, obowiązana jest sygnalizować WW do Inspekcji Dróg Wodnych w Śremie, która ma zawiadamiać raz dziennie o stanach wody ad B) Starostwa w Jarocinie, Śremie, Środzie, Wrześni — telegraficzne doniesienia o WW do „Wasserbauamt Landsberg" oraz „Kistrin" przesyłać będzie tylko Urząd Wojewódzki, Oddział Dróg Wodnych VIII. B. w miarę swego uznania, o ile chodzi o stan wody ad A), natomiast raz dziennie telegraficznie przy stanach ad B).

Powyżej stanu wody „średniego z najwyższych" określonego we wodowskazie z Nowejwsi podgórnej 3,20 ma Inspekcja Dróg Wodnych w Poznaniu celem ostrzeżenia ludności wywiesić czerwony sygnał WW we formie kulistej — na maszcie założonym przy moście Rocha w odległości pionowej 2 m od szczytu masztu, przy stanie wody (Nowejwsi) 50 w odległości 1 m od szczytu, w chwili zaś najwyższego stanu wody 5,40 m równo ze szczytem, jako sygnalizację najwyższej wody katastrofalnej i spodziewanego punktu kulminacyjnego.

Do oznaczenia pochodu lodów wywieszony ma być sygnał stożkowy. Znak sygnałowy opuszcza się zupełnie po stwierdzeniu kulminacji.

Analogicznie postąpi Inspekcja Dród Wodnych w Śremie, wywieszając sygnał kulisty na maszcie, założonym w pobliżu przystani w Śremie, oraz w bliskości wodowskazu w Nowejwsi podgórnej.

Inspekcja D. W. w Poznaniu obowiązana jest nadto wywiesić obok mostu Chwaliszewskiego i Tumskiego, tudzież przy moście w Obornikach i Wronkach, kartkę z podaniem stanu wody WW codziennie w okresie wezbrania.

Tak samo postąpi Inspekcja D. W. w Śremie wywieszając ogłoszenie przy moście.

Co się tyczy sygnalizacji WW nad Wisłą w Brdyujściu zauważam: Inspekcja Dróg Wodnych w Bydgoszczy otrzymawszy (według instrukcji obowiązującej dla rzeki Wisły) doniesienie o WW od Urzędu Telegraficznego w Toruniu, względnie od Inspektoratu Warszawskiej Dyrekcji Dróg Wodnych w Toruniu, obowiązana jest natychmiast wywiesić na maszcie żelaznym w Brdyujściu sygnał kulisty dla oznaczenia WW względnie stóżkowy dla oznaczenia pochodu lodów. Nadto Inspekcja ma sygnalizować telefonicznie raz dziennie do Oddziału Dróg Wodnych VIII B.

Skoro szczyt fali powodziowej osiągnął profil rzeki na wysokości masztu sygnalizacyjnego, znak sygnałowy opuszcza się.

Służba informacyjna podczas WW i pochodu lodów czynna jest poza godzinami zwykłego urzędowania w Urzędzie Wojewódzkim (Oddz. Dróg Wodnych) tudzież w Inspekcjach D. W. w Poznaniu i Śremie do godziny 9 wieczór od chwili przekroczenia stanu wody na Warcie w Nowejwsi podgórnej 4.00 m. w Inspekcji zaś w Bydgoszczy (Brda—Wisła) od chwili sygnalizowania WW z Torunia 4,50. W razie koniecznym zarządzę służbę nocną.

III. Zarządzenia techniczne dla rzek skanalizowanych i kanałów żeglugi.

Wskutek regulowania stanów wody sztucznie zapomocą jazów i szluz komorowych, pochód lodów na drogach wymienionych jest utrudniony i nie zachodzi niebezpieczeństwo WW i lodów, zważyć należy jednak na umiejętne odprowadzenie wody zastawkami przy jazach, oraz dopilnowanie, ażeby był umożliwiony ruch przymarzających zastawek i wyciągów.

Na granicznej przestrzeni rz. skanalizowanych Dolnej Noteci Inspekcja w Czarnkowie zarządzi, po porozumieniu z niem. Wasserbauamt w Pile (Schneidemühl) oraz zainteresowanemi zarządami spółek meljoracyjnych — w razie odwilży odprowadzenie nadmiaru wody szluzami meljoracyjnemi na łąki celem nawadniania a to przez stopniowe (od szluzy w Drawsku począwszy w górę rzeki) zamykanie jazów; wskutek zalania obszarów łąk wodą nastąpi przy małej jej chyżości powolny ruch kry lodowej i wezbranych górnych wód rz. Noteci i rzeki Głdy, wskutek czego ułatwi się topnienie kry oraz swobodny odpływ wód.

Co do skanalizowania górnej Noteci winien być podczas znacznych opadów śniegowych normalny stan wody jeziora Gopła stosownie obniżony celem pomieszczenia wód danego dorzecza podczas odwilży i umożliwienia swobodnego ich odpływu przez regulowanie stanu wody na jazach.

Jazy na rzece spławnej Brdzie w Koronowie i Smukale oraz na skanalizowanej Brdzie w Bydgoszczy i Brdyujściu powinny być również stosownie obsługiwane dla ułatwienia przepływu wód wezbranych; potrzebne zlecenia wyda Inspekcja Dróg Wodnych w Bydgoszczy z nastaniem odwilży.

Oczywiście obowiązkiem jest Inspekcji Dróg Wodnych odpowiednio zabezpieczyć przed szkodliwemi wpływami zimy względnie WW i pochodu lodów objekta wodne (szczególnie tabor pływający) i materjały budowlane rozporządzenia M. R. P. z 31. X. 1923 Dep. II-VII 967 i tut. rozporz. z 20. XI. 23. l. dz. 4611-VIII B.

IV. Techniczne pogotowie powodziowe.

Kierownictwo akcji ratunkowej w czasie powodzi i pochodu lodów obejmuje (w zakresie działania administracji państwowej) Oddział Dróg Wodnych VIII B odnośnie do rzeki Warty i za porozumieniem się z Województwem Łódzkiem — co do Prosny. Inspekcja Dróg Wodnych w Bydgoszczy odnośnie do rzeki Brdy portu w Brdyujściu, Noteci — oraz (za porozumieniem się z Inspektoratem D. W. w Toruniu) również odnośnie do rzeki Wisły (lewy brzeg) pod Bydgoszczą, Fordonem, Łęgnowem, Solcem.

Na wniosek Wydziału Robót Publicznych zarządzę utworzenie „pogotowia powodziowego", wyznaczając dzień rozpoczęcia jego działalności. Od chwili tej powinny wymienione w ustępie I p. 1—2 organa techniczne spełniać funkcje im powierzone, mające na celu zabezpieczenie komunikacyjnych objektów państwowych, informowanie stron interesowanych o przebiegu fali powodziowej i pochodzie lodów, tudzież współdziałanie z władzami cywilnemi i wojskowemi w zabezpieczeniu objektów i miejscowości powodzią dotkniętych.

Zauważam, że niezależnie od tego państwowego pogotowia technicznego winny przystąpić starostwa i władze policyjne we własnym zakresie działania do własnej akcji ratunkowej stosunkami wskazanej.

V. Zarządzenia ochronne.

A. Z mocy ustawy wodnej art. 113—123 wydaję następujące zarządzenia wzgl. wyjaśnienia:

Inspekcje Dróg Wodnych mają na podstawie mego upoważnienia z dnia 25 stycznia 1924, l. dz. 4613/23 VIII B. prawo:

a) nakazać lub zarządzić — bez odszkodowania usunięcie dziko rosnących w prze-

strzeni przepływu WW drzew i krzaków, mogących przyczynić się do zatrzymania lodów (art. 113 p. 1 c.),

b) w razie zagrożenia wałów — zawezwać — przy zastosowaniu środków przymusowych — mieszkańców zagrożonych i sąsiednich miejscowości do udzielenia bezpłatnej pomocy przy robotach ochronnych, dostawie materjałów, środków transportowych (art. 121 p. 1).

Takie same prawo przysługuje w razie zagrożenia przez WW miejscowości, poszczególnych osad lub ważnych objektów komunikacyjnych.

B. Pomoc wojskowa.

W wypadkach koniecznych — zagrożenia przez WW lub pochód lodów bezpieczeństwa dobra publicznego, ważnych objektów komunikacyjnych, lądowych i wodnych — dopuszczalne jest powołanie pomocy wojskowej — saperów).

Odnośne wezwanie, do którego oprócz Urzędu Wojewódzkiego uprawniony jest starosta, lub Kierownik Inspekcji Dróg Wodnych (o ile możności po wspólnej naradzie), należy skierować do D. O. K.

Władze interesowane są obowiązane donieść do D. O. K. wcześnie, które zdaniem ich objekta mogą być przypuszczalnie zagrożone według dotychczasowych spostrzeżeń, ażeby umożliwić wojskowości poczynienie przygotowań na wypadek powodzi i pochodu lodów. W tym celu Inspekcje Dróg Wodnych — odnośnie do wód żeglownych, Starostwa zaś odnośnie do wód spławnych (Prosna, Brda — powyżej Bydgoszczy) są obowiązane udzielić Szefowi Inżynierji i Saperów przy dotyczącem D. O. K. w terminie do końca stycznia każdego roku (przez Województwo).

a) wykaz objektów Min. Rob. Publ. względnie samorządowych podlegających ochronie przed lodami z podaniem ich głównych wymiarów i rodzaju budowy (drewniany most, żelazny, żelbet.),

b) wykaz miejsc, w których corocznie tworzą się zatory — z podaniem zwykle spostrzeganej długości zatoru:

Przy żądaniu pomocy wojskowej należy wyraźnie zaznaczyć, że materjałów wybuchowych nie ma przygotowanych, tudzież podać wszelkie potrzebne dane dotyczące konstrukcji, materjału i rozmiaru objektu długości powstałego zatoru, grubości lodu, przypuszczalnej potrzebnej ilości saperów, ilości środków wybuchowych, już przygotowawczej akcji ratunkowej etc.

Wyjaśniam: Wezwanie pomocy wojska co do objektów państwowych pozostających w zarządzie Inspekcji Dróg Wodnych, następuje przez tut. Wydział Robót Publicznych lub przez Inspektora Inspekcji za porozumieniem się tegoż o ile możności z Wydz. Robót Publicznych, Oddziałem Dróg Wodnych przy Urzędzie Wojewódzkim.

O ile pomoc ma być powołana do ochrony mostów państwowych, pozostających w administracji samorządu, lub mostów samorządowych, odnośne wezwanie do D. O. K. wyśle władza państwowa administracyjna (Urząd Wojewódzki — Starostwo) na wniosek interesowanego związku samorządowego (Starostwa Krajowego — Wydziału Powiatowego), Magistratu miasta Poznania, Bydgoszczy, w wypadkach niecierpiących zwłoki,(o ile chodzi o mosty państwowe) z braku wniosku organów samorządowych wezwanie uskutecznia wprost władza państwowa.

Zauważa się, że wskazaną jest jaknajwiększa przezorność w decyzji co do powołania wojska wogóle — w szczególności dla celów rozsadzania i usunięcia zatorów lodowych, a to z powodu bardzo znacznych kosztów asystencji wojskowej i materjałów wybuchowych.

Ponieważ zdarza się często, że wojskowe organa są często mylnie wzywane do udzielenia pomocy w takich wypadkach, gdzie zatoru wcale niema, lub gdzie nie zachodzi wcale konieczność rozsadzania lodów wcześniej przed pochodem lodów, co może być wskazane np. w miejscach silnych serpentyn koryta rzeki i ściśnienia przepływu wody groblami drogowemi i kolejowemi, tudzież mostami jak np. w Poznaniu.

Otóż pod nazwą „zator" należy rozumieć nagromadzenie się płynącej kry lodowej w tak znacznej grubości jej pokładu, że przepływ wody zostaje w danem miejscu utrudniony wzgl. wstrzymany i powstaje wsteczne podniesienie się poziomu wody i spiętrzenie kry lodowej początkowo w warstwach charakterystycznych różnokierunkowych, następnie w miarę podwyższania się wody i trwania mrozów już przeważnie jednolicie w głównej przestrzeni koryta zlodowaciałych, po bokach koryta rozbitych.

Następstwem spiętrzenia lodów i pogrubienia powłoki lodowej wskutek podpływających odłamów kry i ew. marznięcia jej górnych warstw jest zatarasowanie normalnego koryta rzeki, wskutek czego woda szuka innych — niż w normalnych warunkach wezbrania — kierunków odpływu.

Pod naporem lodów (tem szkodliwiej gdy został zmieniony bieg nurtu wody) zagrożone zostają objekta, położone na terenie zalewem objętym.

Usuwanie zatoru uskutecznia się zwyczajnie środkami wybuchowemi przez wyrobienie w zatorze kanału (zawsze postępując od dołu ku górze) którym umożliwia się odpływ spiętrzonej wody i ruszenia zatoru.

Usunięcie powłoki lodowej przed odwilżą przed pochodem lodów jest wskazane na tej przestrzeni rzeki, gdzie znajdzie się ostre serpentyny rzeki, tudzież groble gościńcowe i kolejowe, oraz mosty — utrudniające swobodny przepływ wody wskutek znacznego zwężenia doliny rzecznej wzgl. terenu inundacyjnego (zalewowego).

Wówczas lody spływające z górnej przestrzeni rzeki mogą przepłynąć spokojnie przez zagrożony odcinek rzeczny, nie są bowiem wstrzymane lodami lokalnemi.

VI. Pokrycie kosztów robót i wydatków ochronnych oraz pomocy wojska.

Koszta j. w. ponosi ta strona, która administruje danym objektem, a mianowicie:

a) przy państwowych objektach dróg wodnych — Urząd Wojewódzki (Wydział Robót Publicznych) względnie Inspekcja Dróg Wodnych, pokrywająca koszta z § 13, poz. 2.

b) przy mostach państwowych położonych w ciągu lodowych dróg komunikacyjnych, pozostających w zarządzie Inspekcji Dróg Wodnych, pokrywa się koszta z § 12, poz. 5 (mosty istniejące) wzgl. z § 12 poz. 4 (mosty w budowie).

c) przy mostach państwowych — położonych w ciągu dróg państwowych lub samorządowych, pozostających w administracji związku samorządowego albo przy mostach samorządowych ponosi koszta dany samorząd.

Interesowany związek samorządowy powinien już przy prośbie o powołanie pomocy wojskowej zobowiązać się do zwrotu kosztów, obowiązkiem zaś władzy, odnoszącej się do D. O. K. o pomoc, jest dopilnować, aby samorząd zwrócił przypadające nań koszta pomocy wojskowej (Rozporz. Min. Rob. Publ. z dnia 5. I. 1924, l. dz. XI/3).

VII. Raporty.

Inspekcje Dróg Wodnych przedkładają Oddziałowi Dróg Wodnych VIII B w okresie znacznych opadów śniegowych, względnie deszczowych oraz w okresie wytwarzania się i pogrubienia powłoki lodowej tudzież podczas odwilży tajania śniegów, lub wzbierania wody i pochodu lodów raporty, zawierające wszelkie dane, przedstawiający pogląd na stosunki opadowe, lodowe i stany wód.

Dane te zużytkowywa Oddział Dróg Wodnych VIII B i Biuro Hydrograficzne VIII H dla celów prognozy WW i pochodu lodów, tudzież celem przygotowania akcji powodziowej i następnych prac fachowych.

Starostowie mają obowiązek donoszenia o wydarzeniach zaszłych w ich powiatach, dotkniętych powodzią, oraz o poczynionych zarządzeniach administracyjnych i policyjnych.

VIII. Zaprzestanie akcji pogotowia.

Na podstawie sprawozdań o odpływie wysokich wód (po przejściu kulminacji) względnie o spływie lodów wydam zarządzenie co do zaprzestania służby technicznego pogotowia.

IX. Uwagi końcowe.

Po opadnięciu wody mają kierownicy Inspekcji Dróg Wodnych obowiązek przedłożenia sprawozdań o przebiegu powodzi i pochodu lodów, objazdu przydzielonych im przestrzeni rzeki, zbadania stanu budowli objektów etc. tudzież sporządzenia kosztorysów naprawy urządzeń lub wykonania wskazanych robót w porozumieniu z Wydziałem Robót Publicznych, Oddziałem Dróg Wodnych, i w miarę stojących do dyspozycji funduszów.

SPRAWY ZASOBOWE.

24.

IX/1 Z 3/18702/30 z dnia 11 kwietnia 1930.

W sprawie ustalenia cen koksu.

Cenę koksu ustala się z dniem 1 kwietnia 1930 aż do odwołania dla pracowników kolejowych na 58,75 zł, a dla restauratorów dworcowych na 70,60 zł za tonę.

ZAWIADOMIENIA.

Przeniesienia ze względów służbowych

z dniem 1. IV. 1930 r.

Bartkowski Władysław, asesor w tym samym charakterze służb. z Oddziału Ruchu Poznań do Wydziału Osobowego. IV/2 A 20/15981/30.

Tarnawski Władysław, st. kancelista w tym samym charakterze służb. z Wydziału Osobowego do Wydziału Kontroli Dochodów. IV/2 A 20/19630/30.

Szutta Władysław, adjunkt w tym samym charakterze służb. z Oddziału Ruchu Ostrów do Wydziału Handl.-Taryf. IV/2 A 20/19675/30.

Langner Franciszek, st. torowy z odcinka drog. Włoszakowice w tym samym charakterze służb. do odcinka drog. Kobylin. III/1 D 12/21176/30.

Konieczny Stanisław, prowiz. torowy z odcinka drog. Leszno w tym samym charakterze służb. do odcinka drog. Włoszakowice. III/1 D 12/21175/30.

z dniem 1. V. 1930 r.

Kwaśnik Tadeusz, asystent z eksp. tow. Zbąszyń na stanowisko kasjera towarowego w Strzelnie. VI/1 20941/30.

Przeniesienia z innych D. O. K. P. ze względów służbowych

z dniem 10. IV. 1930 r.

Murija Andrzej, adjunkt z D. O. K. P. Stanisławów w tym samym charakterze służb. do eksp. tow. Kościan. IV/2 A 20/22958/30.

Zmiana tytułu służbowego

z dniem 1. V. 1930.

Ze względów służbowych zmienia się dotychczasowy tytuł służbowy Feliksa Semby ze stacji Kępno z przetokowego na „hamulcowy" bez zmiany w uposażeniu.

IV/2 A 17/1883/30.

Uznanie.

Z powodu ukończenia w dniu 20. III. b. r. 25 lat nieprzerwanej pracy w służbie kolejowej p. Dyrektor imieniem Zarządu Polskich Kolei Państwowych wyraził nieetatowemu rzemieślnikowi Antoniemu Leińskiemu z odcinka drog. V Poznań, imieniem Dyrekcji Okręgowej Kolei Państw. w Poznaniu szczere uznanie za nienaganne, sumienne i owocne spełnianie obowiązków służbowych. IV/2 A 21/16138/30.

Konkursy:

na stanowisko zaw. stacji II kl. w Krobi.

Warunki dla ubiegających się: IX lub X grupa uposażenia, egzamin ścisły na adjunkta oraz dłuższa praktyka w służbie ruchowej.

Podania należy kierować na drodze służbowej do Wydziału Osobowego najpóźniej do dnia 5. V. 1930 r. IV/2 A 19/22973/30.

* * *

na stanowiska: a) Zawiadowcy magazynu umundurowania i druków przy Gł. Magazynie Zasobów w Poznaniu w grupie VII.

b) Zawiadowcy filjalnego magazynu Zasobów II kl. w Gnieźnie w grupie VIII.

Warunki dla ubiegających się: VII, VIII lub IX grupa uposażenia, posiadanie egzaminu ścisłego na adjunkta oraz dłuższa i wszechstronna znajomość służby zasobowej.

Podania należy kierować na drodze służbowej do Wydziału Osobowego najpóźniej do dnia 10. V. 1930 r. IV/2 A 19/22525/30.

* * *

na stanowisko kasjera stacyjnego II kl. w Gnieźnie.

Warunki dla ubiegających się: VIII lub IX grupa uposażenia, posiadanie egzaminu ścisłego na adjunkta, wszechstronna i dłuższa praktyka w służbie kasowo-rachunkowej.

Podania należy kierować na drodze służbowej do Wydz. Osobowego najpóźniej do dnia 15. V. 1930 r. IV/2 A 19/22902/30.

* * *

na stanowisko kierownika rachuby w Parowozowni I kl. w Stanisławowie.

O powyższe stanowisko mogą ubiegać się pracownicy VIII gr. uposażenia z egzaminem na adjunkta oraz z dłuższą i wszechstronną praktyką w służbie rachunkowej i materjałowej w Parowozowni i Warsztatach.

Podania należy kierować na drodze służbowej do Dyr. Okr. Kolei Państw. Poznań najpóźniej do dnia 29. IV. 30 r.

IV/2 A 19/24228/30.

Sprostowanie.

W Dodatku do Dzien. Zarz. Nr. 1/30 z dnia 15. I. 30 r. na stronie 2, w ustępie: „W poczet kandydatów na stanowiska asystentów — z nazwą służbową „Prowizoryczny asystent" należy zmienić imię Stanisław Słomka na Stefan Słomka.

IV/2 A 21/22542/30.

OGŁOSZENIA.

(Za dział ten D. O. K. P. nie odpowiada.)

WALNE ZEBRANIE

członków Spółdzielni Letniska Kolejowców w zamku w Bąblinie

odbędzie się **11 maja 1930 r. o godz. 10-tej** w gmachu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państw. w Poznaniu.

Porządek obrad:

1. Zagajenie.
2. Wybór Prezydjum Walnego Zebrania.
3. Wybór trzech członków uprawnionych do podpisania protokółu Walnego Zebrania.
4. Odczytanie protokółu z ostatniego Walnego Zebrania.
5. Odczytanie protokółu z dokonanej rewizji przez Związek Spółdzielni Zarobkowych i Gospodarczych i uchwała do referatu Rady Nadzorczej z dokonanej rewizji związkowej.
6. Sprawozdanie Zarządu za rok 1929.
7. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej.
8. Zatwierdzenie bilansu i uchwalenie absolutorjum Radzie Nadzorczej i Zarządowi.
9. Wybór pięciu członków Rady Nadzorczej i dwóch członków Zarządu.
10. Zmiana § 34 statutu.
11. Wolne wnioski.
12. Zamknięcie.

W razie braku kompletu odbędzie się zebranie o godzinie 10,30 bez względu na ilość obecnych członków.

Członkowie legitymują się książeczkami udziałowemi przy wejściu na salę.

Bilans wyłożono do wglądu.

Poznań, dnia 19 kwietnia 1930 r.

Rada Nadzorcza Spółdzielni Letniska Kolejowców w zamku w Bąblinie.

Przewodniczący: (—) *Kuc.*

Wydawnictwo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państw. w Poznaniu. — Drukarnia Państwowa w Poznaniu 141. 30.